

PER UNA MOBILITÀ INTEGRATA

Strettamente legato a quello del territorio, è il tema della mobilità: un tema strategico fondamentale, per i prossimi anni; uno degli aspetti che farà la differenza sarà la capacità di costruire un **sistema integrato** della mobilità che sia efficiente, efficace e competitivo, incentrato sulla **sostenibilità** e la **transizione ecologica** in atto.

Più vivibilità nelle città. La mobilità della Lombardia ha bisogno di risposte urgenti nel breve periodo e di una visione strategica di lungo periodo: ci sono cambiamenti in atto e nuove opportunità di sviluppo da creare.

Nei prossimi anni ci saranno più spostamenti di persone e merci sulle lunghe distanze ma anche a livello locale. Gli spostamenti "sistematici"(casa-lavoro, ore di punta) dovranno essere orientati su modelli più flessibili per orari, motivazioni, origine/ destinazione. Toccherà al sistema dei trasporti il compito di **integrare** le città e i territori della Lombardia, elevando i livelli di accessibilità e il sistema delle relazioni esterne ed interne alla Regione, allargando le opportunità di sviluppo.

Il trasporto privato vivrà una nuova stagione epocale, ovvero la conversione al modello ibrido prima ed elettrico poi. A tal proposito sono importanti quei provvedimenti volti a limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti e a favorire il rinnovo del parco auto a Milano e nelle altre aree critiche della Regione, per rendere pulita l'aria che respiriamo.

Nelle aree urbane la modalità di trasporto prevalente, se non addirittura esclusiva, sarà il mezzo pubblico, strutturato su linee di forza(ferrovie regionali, metropolitane, tranvie).

Più **trasporto pubblico** e modalità alternative, in grado anche di agire sulle abitudini dei cittadini, come il *car* e il *bike sharing*. Per rendere più vivibili ed attrattive le città Lombarde è indispensabile ridurre decisamente i livelli di congestione e di inquinamento causati dal traffico veicolare.

Per troppi anni la Regione Lombardia è stata alla finestra, appaltando ad altri le responsabilità degli investimenti, attraverso rapporti societari che hanno dimostrato di non funzionare. Oggi la Lombardia paga anni di mancanza di regia politica, di investimenti, di scelte strategiche. Recuperare gli anni perduti è molto complicato e, per farlo, occorre prendere adesso decisioni importanti e impostare una strategia che guardi all'Europa.

Per questi motivi il **ruolo del pubblico** è centrale. Non solo un ruolo di controllo, ma di vera e propria regia della complessità degli interventi, che sappia tenere insieme i tanti attori che dovranno parlare la stessa lingua: istituzioni, concessionari, gestori. Regione Lombardia deve cogliere la sfida degli investimenti nel trasporto pubblico e dell'intermodalità, attraverso una programmazione seria e concreta su quelle opere che puntano proprio sull'intermodalità.

Collegamenti più frequenti, stazioni e mezzi più sicuri, maggiore integrazione tra servizi ferroviari e sistemi di mobilità locale. La Regione deve promuovere e finanziare interventi finalizzati ad attrezzare le stazioni in modo che migliori la qualità del servizio reso (frequenza, puntualità, coincidenze) e una efficace informazione per gli utenti. Le stazioni dovranno giocare un ruolo centrale: parcheggi per auto, biciclette, trasporto autobus in sicurezza.

Il tutto tenuto insieme con un'integrazione tariffaria vera e semplice, attraverso le più moderne tecnologie a disposizione, attraverso un unico modello regionale e una tariffazione adeguata e "a misura" dell'utente.

Per quanto riguarda il **traffico merci** e la **logistica**, queste avranno un ruolo importante per la ripresa economica e la crescita. Lo sviluppo dell'intermodalità darà un grosso contributo per spostare i TIR dalla strada al ferro, ma questo avverrà sulle medio-lunghe distanze. Creando, laddove possibile, un'integrazione intermodale ferro-acqua, sfruttando la navigazione fluviale del Po. Lo sviluppo economico passa anche attraverso l'acqua, all'interno di una visione europea del trasporto merci.

Scelte vere sulle **nuove strade** e autostrade da completare e da accantonare. Una parola definitiva meritano la Broni- Mortara, la Cremona-Mantova, un impegno concreto invece la Pedemontana e il completamento della Paullese (ponte di Spino d'Adda compreso), la Milano-Meda. Ci sono le **tangenziali** da completare in città importanti, come Como, Varese e su quelle chiederemo con forza la gratuità dei pedaggi.

La **viabilità minore** di Lombardia garantisce importanti volumi di traffico complessivi. Si tratta di migliaia di Km della rete stradale di competenza Anas e Province , che rappresenta il vero tessuto connettivo dei territori di Lombardia.

Per quanto riguarda la **manutenzione** e la **sicurezza**, l'elenco delle opere segnalate dai Comuni al MIT necessitano di maggiori risorse per garantire una rete efficiente e sicura. Finanziamenti importanti dovranno essere stanziati a favore di Enti proprietari di ponti, gallerie, viadotti.

Un quadro normativo da rivedere. LR n 6/2012 .Sono molti i motivi che inducono a ritenere necessaria una revisione di detta legge. Il futuro della mobilità pone sfide importanti alla politica in termini di governance del sistema. Le competenze in materia di programmazione e regolazione tra i vari livelli istituzionali Regione, Province, Città Metropolitana, vanno modificati per garantire servizi efficienti a favore dei cittadini per la mobilità. Occorre su una priorità negli investimenti, incentivando la partnership pubblico- privato, aumentando i livelli di economicità nelle gestioni.

Occorre lavorare per costruire un nuovo approccio ai temi legati al governo del territorio nella prospettiva della sostenibilità, della green economy, della digitalizzazione e dell'economia circolare. Questa prospettiva richiede di aprire una nuova interlocuzione da un lato con il mondo dell'impresa, attento alle innovazioni e all'accesso ai nuovi mercati, e dall'altro con gli enti locali, a partire dai Comuni, che per questi temi esercitano le competenze più importanti.

La scommessa di coniugare sviluppo economico con scelte sostenibili per il futuro dell'ambiente deve necessariamente coinvolgere i processi di innovazione digitale, che però non si può ridurre a un concetto di smart city inteso come mero modello informatico. Per questo, anche per tentare di ricomporre quella frattura che si è creata tra città e provincia, sarebbe meglio sviluppare il concetto di smart land, per una visione in cui sviluppo economico e tutela dell'ambiente non siano contrapposti ma integrati. Il concetto di *smart land* consente di lavorare sulle differenze tra territori per offrire le migliori soluzioni al fine di raggiungere lo stesso obiettivo.

Un buon esempio è guardare cosa sta succedendo sul tema della mobilità: a Milano città gli investimenti sul trasporto pubblico e l'avvento delle pratiche di *car sharing* si sta progressivamente facendo calare l'uso dell'autoveicolo di proprietà privata, con benefici in termini di qualità dell'aria e di vivibilità complessiva della città. Questa soluzione però non sarebbe percorribile nella provincia, dove il sistema della mobilità è molto più complesso con sostenibile casa-lavoro-tempo libero che seguono traiettorie molto più ampie e discontinue, tali da rendere il sistema del trasporto pubblico insufficiente a coprire tutte le richieste e le attività di sharing mobility antieconomiche. In questi contesti sarebbe molto più efficace investire sulla mobilità elettrica, cercando di agevolare le modalità di interscambio tra un mezzo di trasporto e l'altro. Riconoscere le differenze tra i diversi territori rappresenta un importante passo nell'elaborazione di una visione complessiva per il suo futuro.